

(19)



JAPANESE PATENT OFFICE

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11) Publication number: 08218986 A

(43) Date of publication of application: 27.08.96

(51) Int. Cl

**F02M 69/04**

**F02M 51/08**

**F02M 61/18**

**F02M 61/18**

**F02M 61/18**

**F02M 69/00**

(21) Application number: 07020585

(22) Date of filing: 08.02.95

(71) Applicant: NIPPON SOKEN INC

(72) Inventor: KANEHARA KENJI  
IIZUKA MOTOMASA  
YOSHINAGA TORU  
KOHAMA TOKIO

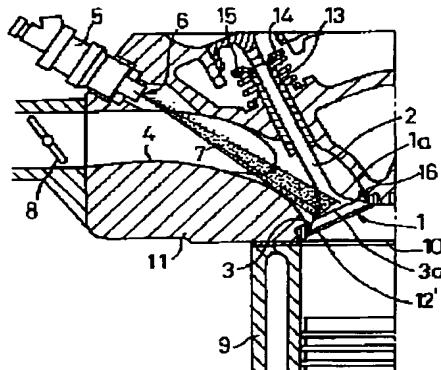
**(54) FUEL INJECTION DEVICE**

**(57) Abstract:**

**PURPOSE:** To reduce the amount of fuel much stuck on an air intake valve, etc., to form a liquid film.

**CONSTITUTION:** Fuel sprays injected of roughly semi-arc jet hole formed in the injection section 6 of a fuel injection valve 5 collide with each other along the outer periphery of the bevel section 1a of an air intake valve 1 as spray in roughly semi-arc forms without touching the inner wall, etc., of an air intake pipe 3, pushed away by the injection force of the fuel spray and an intaken air flow and caused to turn so as to draw arcs along the outer periphery of the bevel section 1a, quickly diffused over the full surface of the bevel section 1a and flows into a valve clearance 16. Thus, wet amounts in the inner walls of the air intake valve 1 and pipe 4 are small. Since the fuel spray is uniformly diffused simultaneously with the opening of the air intake valve 1 and flows into a combustion chamber, due to the small wet amounts in the air intake valve 1 and a cylinder, a HC exhaust amount is reduced and acceleration responsiveness is improved.

**COPYRIGHT:** (C)1996,JPO



(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開平8-218986

(43) 公開日 平成8年(1996)8月27日

(51) Int.Cl. <sup>6</sup> F 0 2 M 69/04 51/08 61/18 3 3 0 3 4 0 69/00 3 6 0	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
--------------------------------------------------------------------------------------------	------	--------	-----	--------

審査請求 未請求0 請求項の箇数 7 O L (全 9 頁) 最終頁に続く

51/08 J

(21) 出願番号 特願平7-20585

(22) 出願日 平成7年(1995)2月8日

(71) 出願人 6000804695 3 3 0 Z  
株式会社日本自動車部品総合研究所  
愛知県西尾市下羽角町岩谷14番地

(72) 発明者 6000804695 3 6 0 B  
愛知県西尾市下羽角町岩谷14番地 株式会  
社日本自動車部品総合研究所内

(72) 発明者 飯塚 基正  
愛知県西尾市下羽角町岩谷14番地 株式会  
社日本自動車部品総合研究所内

(72) 発明者 吉永 融  
愛知県西尾市下羽角町岩谷14番地 株式会  
社日本自動車部品総合研究所内

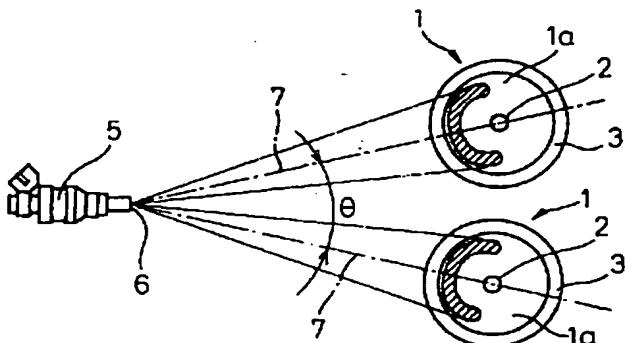
(74) 代理人 弁理士 石田 敬 (外3名)  
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 燃料噴射装置

(57) 【要約】

【目的】 吸気弁等に多量に付着して液膜を形成する燃  
料の量の低減。

【構成】 本発明の燃料噴射装置においては、燃料噴射  
弁5の噴射部6に形成された略半円弧状の噴孔6a, 6  
bから噴射される燃料噴霧は、吸気管4の内壁等に接  
触することなく、吸気弁1の傘部1a内の外周に沿って略  
半円弧形状の噴霧となって衝突し、上記燃料噴霧の噴  
射性と吸入空気流により押し流されて傘部1aの外周に沿  
って弧を描くように旋回し、傘部1aの全周に亘って迅  
速に拡散し、バルブクリアランス16内に流入する。従  
って、吸気弁1や吸気管4内壁へのウェット量は少  
ない。次に、吸気弁1の開弁と同時に燃料噴霧は均一に拡  
散されて燃焼室内に流入するため、吸気弁1、シリンダ  
等へのウェット量は少ないので、H C排出量の低減、及  
び加速応答性の向上が図れる。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 内燃機関の吸気弁の上流側の吸気管に設けられて燃料噴霧を前記吸気管内に噴射する燃料噴射弁を備えており、該燃料噴射弁の噴射部が湾曲した略半円弧状の噴孔を少なくとも1個有することを特徴とする燃料噴射装置。

【請求項2】 上記燃料噴射弁は、噴霧の最外周部が、吸気ポートの壁面と噴射部とを結ぶ接線の範囲内であり、且つ吸気弁背面内に噴霧が衝突するように配置されている請求項1に記載された燃料噴射装置。

【請求項3】 上記燃料噴射弁は、吸気弁背面内であって、該吸気弁システムからみて上記燃料噴射弁に近い側の背面内に噴霧が衝突するように配置されている請求項2に記載された燃料噴射装置。

【請求項4】 上記燃料噴射弁の噴射部に形成された噴孔から噴射される上記噴霧の形状は、該噴孔の形状が拡大投影された噴霧形状となって吸気弁の背面内に形成される請求項3に記載された燃料噴射装置。

【請求項5】 上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴孔の幅が円周方向で異なる請求項1記載の燃料噴射装置。

【請求項6】 上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴孔の幅が中心側で狭く、外周側で広い請求項5記載の燃料噴射装置。

【請求項7】 上記燃料噴射弁の噴射部に設けた1個の噴孔が2つに分割されている請求項1, 5, 6項のいずれかに記載された燃料噴射装置。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【産業上の利用分野】 本発明は、内燃機関の吸気ポート内における特に吸気弁の背面に向かって燃料を噴射する燃料噴射装置に関する。

## 【0002】

【従来の技術】 本発明と対比すべき従来例（比較例）を図11及び図12に示す。これらの図において1は吸気弁、2は吸気弁のステム、3は吸気弁のバルブフェイスであって、バルブフェイス3は円錐形の表面をなしており、研磨仕上げが施されている。4は吸気管の末端部分（吸気ポート）を示しており、その一部に形成された窪みに噴口6を臨ませるようにして燃料噴射弁5が取り付けられている。図11及び図12から明らかに、従来は、吸気弁1の背面に形成された回転面状の曲面からなる弁部の一部Aを「噴霧狙い位置」として、燃料噴射弁5から噴射される燃料噴霧が位置Aに向かって真正面から垂直に衝突するように、燃料噴射弁5とその噴口6の方向が定められるのが普通であった。なお、7は燃料噴霧の中心線、8は吸気管4の上流側部分に設けられるスロットル弁を示している。

【0003】 前述のように従来の燃料噴射装置においては、「噴霧狙い位置」を吸気弁の弁部1a上のAのような部分に定めていたので、位置Aに立てた法線に対する

燃料噴霧の中心線7の入射角は略0度となっており、燃料噴霧の中心線7が弁部1aの表面と交わる角度θ'は図12に示すように略90度となっている。つまり、燃料噴霧の中心線7は位置Aにおける法線と略一致している。そのため、吸気弁1の位置Aに衝突した燃料噴霧は、図11及び図12にWとして図示したような、弁部1aの一部を含む吸気弁1の背面に付着してその周囲に拡がると共に、燃料噴霧の一部は飛散して吸気管4の内表面にも付着する。そしてそれらの表面に付着した燃料はそれぞれの面上に液膜を形成する。

【0004】 ところが、吸気弁1が開弁して吸気管4内に吸気の流れが生じたときでも、弁部1aの付近や吸気管4の内表面では吸気の流速が比較的低いので、弁部1a等に付着して液膜を形成している燃料の一部は蒸発が遅れて、蒸発しないまま吸気管4内に残留する。吸気管4内に液膜として残った部分以外の燃料はバルブフェイス3の一部分まで流下し、吸気弁1が開弁したときに機関の燃焼室内へ流入するが、噴射量が多くなる機関の始動時や、冷間加速時等においては、バルブフェイス3の3分の1程の狭い範囲に燃料が溜まることになるため、開弁した吸気弁1から燃焼室内に流入するときも燃料が液膜状になっている。

## 【0005】

【発明が解決しようとする課題】 従来の燃料噴射装置においては、このようにして吸気管4内の比較的広範囲に液膜が形成されるため、燃料噴射弁5から噴射された燃料の全量が直ちに機関の燃焼室内に供給されないので、それが燃料噴射制御に対する応答性を低下させる原因になり、また、機関の運転状態によっては燃焼室内に流入する燃料までが液膜状になっているために、燃焼室内における燃料の気化状態が不完全になって燃焼状態が悪化する。従って、それらの原因によって始動不良や加速の不円滑などの好ましくない状態を生じたり、吸気管4内に付着して残留している燃料の液膜が減速時に蒸発して、燃焼室の空燃比がオーバーリッチとなり、HCやCOのような排気エミッションの増加を招くことがある。

【0006】 本発明は、従来の内燃機関における燃料噴射装置に見られる上述のような問題を簡単な手段によって解決し、とりわけ始動時や冷間加速時において、吸気弁の弁部や吸気ポートの内面に多量に付着して液膜を形成する燃料の量を低減することができる燃料噴射装置を提供することを目的とするものである。

## 【0007】

【課題を解決するための手段】 上記目的を達成するため、本発明の燃料噴射装置は、内燃機関の吸気弁の上流側の吸気管に設けられて燃料噴霧を前記吸気管内に噴射する燃料噴射弁を備えており、該燃料噴射弁の噴射部が湾曲した略半円弧状の噴孔を少なくとも1個有している。上記燃料噴射弁は、噴霧の最外周部が、吸気ポート

の壁面と噴射部とを結ぶ接線の範囲内であり、且つ吸気弁背面内に噴霧が衝突するように配置されている。また、上記燃料噴射弁は、吸気弁背面内であって、該吸気弁システムからみて上記燃料噴射弁に近い側の背面内に噴霧が衝突するように配置されている。さらに、上記燃料噴射弁の噴射部に形成された噴孔から噴射される上記噴霧の形状は、該噴孔の形状が拡大投影された噴霧形状となって吸気弁の背面内に形成されている。また、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴孔の幅が円周方向で異なるようにしてもよい。その際、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴孔の幅が中心側で狭く、外周側で広いようにすると好適である。さらに、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた1個の噴孔を2つに分割することもできる。

## 【0008】

【作用】燃料噴射弁の噴射部に形成された略半円弧状の噴孔から噴射される燃料噴霧は、拡大投影された噴霧形状となって吸気弁背面内に衝突し、衝突した燃料噴霧は、該燃料噴霧の慣性力と吸入空気流に押し流されて上記背面内の外周に沿って旋回し、背面の全周に拡散した後、バルブシートクリアランス（吸気弁のバルブフェイスとそれに対面するバルブシート面との間に形成される環状の隙間）に流入する。次に、吸気弁が開弁し始めるとき、吸気弁とバルブシート面との隙間から空気が流入するが、その空気流の剪断作用により燃料噴霧は微粒化されるため、燃料は燃焼室に均一に拡散する。その結果、冷間始動時のように、吸気弁、シリンド等の温度が低い場合でも、吸気弁やシリンド等へのウェット量が少ないので、H.C.排出量の低減、及び加速応答性の向上を実現することができる。

## 【0009】

【実施例】本発明の第1実施例を図1及び図2に基づいて説明する。図1は多気筒内燃機関の1個の気筒を示したもので、前述の従来例と同様に1は吸気弁、1aはその傘部、2は吸気弁1のシステム、同じく3はバルブフェイス、4は末端部の吸気管、5は燃料噴射弁、6はその噴口、7は噴射される燃料噴霧の中心線、更に8はスロットル弁を示している。しかしながら、図1に示されている第1実施例の内燃機関の構造部分の殆どは本発明の特徴とする点ではなく、それらは通常の内燃機関におけるものと同様なものであるが、次にそれらについても一応説明する。

【0010】従来の内燃機関と同様の構造として、シリンドブロック9上にはガスケット10を介してシリンドヘッド11が固定されると共に、シリンドヘッド11の内部に前述の吸気管4が形成されている。また、吸気管4の開口端には環状のバルブシート12が鋳込みや圧入等の方法で取り付けられており、閉弁状態においてはそのバルブシート面12'に吸気弁1のバルブフェイス3の外周縁が環状に密着して、吸気管4内と燃焼室との間を遮断する。吸入行程以外の行程において吸気弁1の閉

弁状態を維持するために、シリンドヘッド11に圧入して固定されている円筒形のバルブガイド13には吸気弁1のシステム2が挿通され、システム2の先端にはリテナ14が取り付けられていて、リテナ14とシリンドヘッド11との間に圧縮されたバルブスプリング15が装着されている。

【0011】図2は、本発明の燃料噴射装置の第1実施例における噴霧狙い位置を説明したものであり、図1及び図2に示した第1実施例の燃料噴射装置が、図1及び図12に示した従来例と異なる主な点は、従来の噴霧がコーン状であるのに対し、第1実施例においては、噴霧の進行方向に対し垂直な断面の噴霧形状が吸気弁1の背面内、即ち傘部1a内の外周に沿って湾曲した略半円弧状になっていることである。図2のような吸気弁1の平面図において、燃料噴射弁5の噴射部6中心と吸気弁1の中心とを考え、それぞれの中心を結ぶ中心線を燃料噴霧の中心線7とすることにより、燃料噴射弁5の噴射部6の方向を設定する。そして、噴霧狙い位置を吸気弁1のシステム2からみて燃料噴射弁5に近い側（図示左側）の背面内、即ち傘部1a表面内に選定する。噴霧狙い位置をこのように選定する理由は、以下の通りである。即ち、逆に噴霧狙い位置をシステム2の図示右側とした場合、吸気弁1の中央部分へ噴射される噴霧は、システム2に直接衝突して飛散し、吸気管4の壁面に付着する。また、吸気弁1の中央部分以外の背面領域に衝突する噴霧は、該噴霧の慣性力や吸入空気流により吸気ポート奥に旋回して曲げられるため、そのまま吸入空気流に押し流されて、吸気ポート奥の壁面に衝突してウェットとなってしまう。このような事態を防止するために噴霧狙い位置を吸気弁1のシステム2からみて燃料噴射弁5に近い側（図示左側）の背面内、即ち傘部1aの表面内に選定するのである。また、噴霧形状は、傘部1aの外周に沿って略半円弧状とし、且つ燃料噴霧の中心線7に略対称の図示斜線部分の形状となっている。なお、図中、θは吸気弁1、1の中心と噴射部6中心との間のなす角を表す。

【0012】図3は前記噴霧形状を形成することができる燃料噴射弁の断面図、図4は該燃料噴射弁の噴射部を拡大した図であり、図3、図4に基づいてこの燃料噴射弁の構造と作用を説明することとする。燃料噴射弁のボディ20内周にニードル17が移動可能に取納される。そして、電磁コイル33が通電されるとボディ20底部の弁座20bに着座していたニードル17は吸引される。すると、ニードル17と弁座20bとの間に隙間ができる、ここを燃料は通過し、ボディ20底部に形成された噴射部6から噴射される。そして、電磁コイル33への通電中は燃料は噴射され続け、通電が終了するとニードル17は再び弁座20bに着座し燃料噴射は終了する。ここでインジェクターの磁性材料からなる略円筒状のハウジング39内には、軸方向に固定鉄心30、可動

コア23、ニードル17、ボディ20等が設けられる。ハウジング39の内周には、樹脂製のスプール32が固定される。このスプール32には、電磁コイル33が巻装される。ハウジング39の中径部40の内部には、中空円板状のスペーサ22を介してボディ20が挿入される。このボディ20の内部には、後述のニードル17のガイド部18及び19が摺動する円筒面20aと、ニードル17の円錐状のシート部28が着座する弁座20bとが形成される。さらに、ボディ20の底部中央には、噴射部6が形成される。次に、ハウジング39の小径部36の空間には、磁性材料からなり筒状に形成される可動コア23が設けられる。この可動コア23の外径はハウジング39の小径部36内径よりやや小さく設定され、可動コア23はハウジング39の小径部36内径に摺動可能に設けられる。また、可動コア23の上端面は、上記固定鉄心30の下端面と所定の隙間を介して対向するよう設けられる。さらに、可動コア23の下端内周には、ニードル17が連結される。このニードル17と可動コア23の内周面とがレーザ溶接されることによって、ニードル17と可動コア23とは一体に連結される。また、可動コア23の上端面には、可動コア23を図下方へ付勢し、ニードル17のシート部28をボディ20の弁座20bに着座させるリターンスプリング27が設けられる。このリターンスプリング27は、可動コア23の内部から固定鉄心30の内部へ突出し、固定鉄心30の内部に挿入固定されるアジャスティングパイプ26に支持される。そして、このアジャスティングパイプ26の軸方向位置を調節することによって、このリターンスプリング27の付勢力は調節される。また、固定鉄心30の上方には、燃料タンクから燃料ポンプ等によって圧送され、燃料噴射弁5内に流入する燃料中のゴミ等を除去するフィルタ31が設けられる。そして、固定鉄心30内に流入する燃料は、アジャスティングパイプ26、可動コア23とニードル17の接合部25に形成された平面逃がし部29との隙間、さらには、ボディ20の円筒面とニードル17のガイド部18及び19に形成された平面逃がし部29との隙間を通過して、噴射部6に到る。また、固定鉄心30のスプール32の上方から突出した部分の外周には、合成樹脂からなるコネクタ35が設けられる。そして、上記電磁コイル33に電気的に接続されるターミナル34が、このコネクタ35およびスプール32に埋設される。また、ターミナル34は図示しない電子制御装置からワイヤーハーネスを介して接続され、電子制御装置によってターミナル34を介して電磁コイル33に励磁電流が流れる。すると、ニードル17および可動コア23が、上記リターンスプリング27の付勢力に抗して固定鉄心30の方向へ吸引される。そして、図示しない燃料ポンプと圧力レギュレータとにより一定圧力に加圧された燃料は、固定鉄心30上部からフィルタ31、アジャスティングパイプ26、

可動コア23と接合部25に形成される平面逃がし部29との隙間を流入し、ボディ20の円筒面とニードル17のガイド部18及び19に形成された平面逃がし部29との隙間を通過して、弁座20b上流に供給される。そして、図示しない電子制御装置によってコネクタ35のターミナル34を介して電磁コイル33が通電されると、電磁コイル33は電磁力を発生する。この電磁力によって、可動コア23と該可動コア23に連結されたニードル17とは、リターンスプリング27の付勢力に抗して、フランジ21とスペーサ22とが衝突するまで上昇する。そして、ニードル17と可動コア23とはこの衝突位置で、電磁コイル33の電磁力により保持される。その後、電磁コイル33への噴射制御信号が出力されなくなり、電磁力が作用しなくなると、リターンスプリング27の付勢力により、ニードル17は下降し、ボディ20の弁座20bと当接する。そして、燃料はニードル17が上昇してから下降するまで、ニードル17のシート部28と弁座20bとの隙間から噴射部6を通過し、内燃機関の吸気弁1へと向けて噴射される。

【0013】上記噴射部6は、ボディ11に溶接されたオリフィスプレート61からなり、該オリフィスプレート61には後述する各種形状の噴孔6aが形成されている。図4において、ニードル17の円錐状のシート部28の下流とオリフィスプレート61との間には、噴孔6aの最外周よりも径方向に広い開口部28aが設けられている。また、図中、C-C線は開口部28aの中心線である。

【0014】図5は、本発明の燃料噴射装置の第1実施例に適用される噴射部を説明するためのものであり、図5(a)は上記噴射部の平面図であり、また、図5(b)は図5(a)をB-B線にて切断して噴射部を説明するための断面図である。図5を参照して上記噴射部6を説明すると、該噴射部6を構成するオリフィスプレート61には、スリット幅1、円弧角度θ1を有する略半円弧形状をしたスリット状の噴孔6a、6bが、開口部28aの中心線C-Cに対して対象に設けられている。ここで円弧角θ1が小さすぎると、噴霧の広がりが狭く、該噴霧は吸気弁1の中心付近に集中して衝突する。その結果、噴霧の慣性力と吸入空気流に押し流されて吸気弁1背面の狭い範囲に燃料が溜り、吸気弁1の背面はウェットになってしまう。逆に、円弧角θ1が大きすぎると、噴霧は、ステム2からみて図中右側の傘部1a表面にまで延びて噴射されるので、噴霧の慣性力及び吸入空気流により押し流されて吸気管4の奥の壁面に衝突してウェットとなってしまう。従って、円弧角θ1は噴孔が略半円弧形状を形成する角度が最適である。また、噴孔6a、6bの中心は、上記開口部28aの中心線C-Cから開口部28aの半径Rの半分(R/2)の距離であり、且つ中心線C-Cと平行な中心線F-F上にあり、そして、上記噴孔6a、6bの重心は、開口部

28aの中心0を通り、中心線C-Cと直交する直線B-B線とF-F線との交点a, bにくるように配置する。

【0015】次に、図5(a)のオリフィスプレート61をB-B断面で切断すると、噴孔6a, 6bは図5(b)で示されるように、開口部28aの中心線C-Cに対して傾斜している。即ち、噴孔6a<sub>1</sub>, 6a<sub>2</sub>、及び6b<sub>1</sub>, 6b<sub>2</sub>によって作られる下流側に広がった角度β, β(噴霧の広がり角)を有するテーパ線上にあるように形成されている。そして、上記噴孔6aの端部(図示最左側)にある中心線6a<sub>1</sub>を延長した線が吸気管4の内壁と接するように噴霧広がり角βは決定される。また、噴孔6a, 6bの中心線6a<sub>1</sub>と6a<sub>2</sub>、及び6b<sub>1</sub>と6b<sub>2</sub>との交点と重心a、及びbとを結ぶ直線と、中心線F-Fとは、それぞれθ/2の角度で交差する。ここでθは、前述した\*

$$\beta = 2 \cdot \tan^{-1} \frac{r_{min} \cdot \cos \alpha}{L} \quad (1)$$

のように、(1)式でβ求めることができる。

【0017】次に、本発明の第1実施例の作動について説明する。上記燃料噴射弁5の噴射部6に形成され、略半円弧形状をしたスリット状の噴孔6a, 6bから噴射された燃料噴霧は、吸気管4の内壁や吸気弁1のステム2等に接触することなく、吸気弁1の背面内であって、該吸気弁1のステム2からみて上記燃料噴射弁5に近い側(図示左側)の背面内、即ち傘部1a表面内に衝突する。ここで、上記噴孔6a, 6bは、図5(b)に示されるように、該噴孔の中心線6a<sub>1</sub>, 6a<sub>2</sub>、及び6b<sub>1</sub>, 6b<sub>2</sub>によって作られる下流側に広がった角度β(噴霧の広がり角)を有するテーパ線上にあるように形成されているので、燃料噴霧の形状は、上記噴孔6a, 6bの形状がそのまま拡大投影された形状となって、傘部1a内の外周に沿って略半円弧状となり、且つ、燃料噴霧の中心線7, 7に沿って略対称の斜線形状(図2参照)となっている。そして、傘部1a表面内に衝突した上記燃料噴霧は、該燃料噴霧の慣性力と吸入空気流に押し流されて傘部1aの外周に沿って弧を描くように旋回し、傘部1aの全周に迅速に拡散する。ここで、吸気弁1のバルブフェイス3とシリングヘッド11側のバルブシート面12'は、いずれも研磨仕上げが施されており、且つ、約30度の角度をもって接觸するようになっているので、吸気弁1の閉弁状態においてはそれらの2つの面3及び12'の間には、断面が三角形状で全体が環状の溝のような空間としてのバルブシートクリアランス16が形成されており、しかも、上記傘部1a全体は下方に広がった円錐面になっているため、該傘部1a全周に拡散した燃料噴霧は、重力により迅速にバルブシートクリアランス16内に流入する。該バルブシートクリアランス16の部分は、オイル等の付着量が少ない部分

\* ように吸気弁1, 1と、噴孔6a, 6bの中心、即ち開口部28aの中心0とのなす角度である。

【0016】また、上記噴霧広がり角βは、以下に説明する式を用いても求めることができる。図6は、噴霧の広がり角βを求める式を説明するための機関の一部の断面図を示したものであり、以下、図6を用いて噴霧広がり角βの求め方を説明する。燃料噴射弁5の軸線mと吸気弁1の軸線とのなす角をα、吸気弁1の傘部1a表面と噴射部6との距離をL、噴孔の端部(図示最左側)にある中心線を延長した線が吸気管4の内壁に接する接線nと傘部1aの表面との交点Pから吸気弁1の軸線に平行に引いた直線n<sub>1</sub>と、噴射部6の軸線mと傘部1aの表面との交点Qから吸気弁1の軸線に平行に引いた直線m<sub>1</sub>との最短距離をr<sub>min</sub>、直線nとmとのなす角度、即ち、吸気弁1の傘部1aが燃料噴射弁5の噴射部6に対してなす角度をβとすると、

20 であり、デポジット量が少ないので、吸気弁傘部1aのようにデポジットが溜り易い部分を狙って噴射する従来の燃料噴射装置に比べてウェット量(噴射された燃料のうちで傘部を含む吸気管内の表面に付着して蒸発し難い液膜を形成する量)が少ない。

【0018】そして、吸気弁1が開弁すると、バルブシートクリアランス16から空気が流入するが、その空気流の剪断作用により燃料噴霧は微粒化され、しかも吸気弁1の開弁と同時に遅滞なく燃焼室内に流入するため燃料は均一に拡散される。従って、冷間始動時のように、吸気弁や、吸気ポート内面、シリング等の温度が低い場合でも、吸気弁や吸気ポート内面、シリング等へのウェット量が少ないので、HC排出量の低減、及び加速応答性の向上を実現することができる。また、本発明においては、燃料噴霧が吸気弁1の傘部1aに衝突した時点で、既に拡散しているため、エンジン回転数が高くなつても燃料を微粒化することができ、HC排出量を全エンジン領域で低減することができる。

【0019】図7に本発明の第2実施例を示す。該第2実施例は、吸気弁1が1個のエンジンの場合に適用したものであり、図7(a)は、第2実施例における噴霧狙い位置を説明したものである。図7(a)のような吸気弁1の平面図において、燃料噴射弁5の噴射部6の中心と吸気弁1の中心とを考え、それぞれの中心を結ぶ中心線を燃料噴霧の中心線7とすることにより、燃料噴射弁5の噴射部6の方向を設定する。そして、噴霧狙い位置を吸気弁1のステムからみて燃料噴射弁5に近い側(図示左側)の背面内、即ち傘部1a表面内に選定する。また、噴霧形状は、傘部1aの外周に沿って湾曲した略半円弧状とし、且つ燃料噴霧の中心線7に略対称の図示斜線部分の形状となっている。図7(b)は、図7(a)

に示される略半円弧状の噴霧を形成するための噴射部6の平面図である。該噴射部6を構成するオリフィスプレート61には、スリット幅1を有する略半円弧形状をしたスリット状の噴孔6aが、開口部28aの中心0に1個設置されている。噴孔6aの形成方法については第1実施例に準ずるので説明を省略する。

【0020】図8に本発明の第3実施例を示す。該第3実施例は、1気筒4弁式エンジンの場合に適用したものであり、図8(a)は、第3実施例における噴霧狙い位置を説明したものである。噴霧狙い位置、方向等は、第1実施例記載のものと同様である。しかし、開口部28aの燃料の流速分布は、該開口部28aの中心付近で速く、外周程遅い。このため、第1実施例のようにスリット幅1が噴孔全体に亘り同一の場合には、噴射位置のうち中心に近い部分に燃料噴霧が集中する。第3実施例のように吸気2弁、排気2弁式のエンジンにおいては、通常、燃焼室の中心に点火プラグ62が配置されているため、このような構成では、両傘部1a、1a上に衝突した燃料噴霧のうち、両方の内側の部分の濃い燃料が、矢印に示すように、点火プラグ62に衝突し、点火プラグ62のくすぶりの原因になる場合がある。そこで、第3実施例においては、図8(b)に示すように噴射部6の噴孔6a、6bの形状を変更し、吸気弁1の傘部1a上に噴射される燃料配分を変えるようにした。即ち、噴射部6を構成するオリフィスプレート61には、略半円弧形状をした噴孔6a、6bのスリット幅を外側程広く形成する。従って、上記噴孔6a、6bから吸気弁1、1の傘部1a、1a上に噴射される燃料のうち、シリンダ内壁65に近い吸気弁1、1外側の部分に多く噴射されるようにして、点火プラグ62に衝突する燃料を出来るだけ少なくおさえようとしたものである。図中、符号63、63は排気弁を示す。また、噴孔6a、6bの形成位置については第1実施例と同様であるので説明を省略する。

【0021】図9に本発明の第4実施例を示す。吸気弁1、1の中心付近に衝突した燃料噴霧は、該燃料噴霧の慣性力と吸入空気流により押し流され、吸気弁1、1の中心にあるステム2、2に向って流れるため、該ステム2、2により進行方向を遮断されてステム2、2付近に滞留してしまい、バルブシートクリアランスには流入しにくく該ステム2、2近傍はウェットになり易い。そこで、第4実施例においては、図9に示すように、噴射部6の噴孔6a、6bの形状を変更し、吸気弁1、1の中心にあるステム2、2に衝突する燃料を低減させようとしたものである。即ち、第4実施例は、オリフィスプレート61に形成される略円弧形状の噴孔6a、6bの中央部分を塞いで塞鎖橋絡部6c、6cを形成し、1個の噴孔を対称的に2個に分割したものである。

【0022】図10に本発明の第5実施例を示す。これまでの第1乃至第4実施例においては、オリフィスプレ

ート61に形成される噴孔6a、6bの形状は略半円弧状であったが、第5実施例においては、噴孔6a、6bの形状を略V字状とし、第4実施例のものと同様に中央部分を塞いで塞鎖橋絡部6c、6cを形成し、1個の噴孔を対称的に2個に分割したものである。略V字状の直線であっても略半円弧状の曲線と同様の効果を得ることができ、従って、第5実施例のものは、第4実施例のものと同様の作用、効果を奏するものであることは言うをまたない。

【0023】本発明の第1乃至第5実施例においては、1気筒当たり吸気弁1及び燃料噴射弁5の噴孔の数がいずれも1個または2個である機関について説明したが、1気筒当たりの吸気弁1の数が2個以上であって、それらに対応する2個以上の噴孔を備えた燃料噴射弁5を用いる機関に対しても、本発明を有効に適用し得ることは勿論のことである。

【0024】

【発明の効果】本発明は、以上説明したように構成されているので、以下に記載されるような効果を奏する。

【0025】内燃機関の吸気弁の上流側の吸気管に設けられて燃料噴霧を前記吸気管内に噴射する燃料噴射弁を備えており、該燃料噴射弁の噴射部が湾曲した略半円弧状の噴孔を少なくとも1個有しているので、噴射部から噴射される燃料噴霧が吸気弁の背面に衝突したとき、該吸気弁の背面全周に亘って拡散しウェットを防止できるような拡大投影された略円弧状に、上記燃料噴霧の形状を形成することができる。

【0026】そして、上記燃料噴射弁は、噴霧の最外周部が、吸気ポートの壁面と噴射部とを結ぶ接線の範囲内であり、且つ吸気弁背面内に噴霧が衝突するように配置されているので、燃料噴霧が吸気ポートに衝突することができなく吸気弁背面内に衝突するので吸気ポートのウェット化を防止できる。

【0027】また、上記燃料噴射弁は、吸気弁背面内であって該吸気弁システムからみて上記燃料噴射弁に近い側の背面内に噴霧が衝突するように配置され、しかも、上記噴霧の形状は、該噴孔の形状が拡大投影された噴霧形状となって吸気弁の背面内に形成されるので、燃料噴霧は、該燃料噴霧の慣性力と吸入空気流に押し流されて、上記吸気弁の背面内の外周に沿って旋回し、背面の全周に亘って拡散し、吸気弁開弁と同時に燃料が燃焼室内で均一に拡散する。従って、冷間始動時のように吸気弁、シリンダ等の温度が低い場合でも、吸気弁やシリンダ等へのウェット量が少ないので、加減速時の空燃比変動が防止でき、触媒の浄化率が高い領域に空燃比を制御することができる。その結果、排気エミッションを大幅に低減できることが可能になる。また、燃料噴霧は吸気弁の背面全周に亘って迅速に拡散するので、燃料の輸送遅れが少なく、加速性も向上することができる。

【0028】更に、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴

11

孔の幅が円周方向で異なっているので、吸気弁背面に噴射される燃料配分を機関の種類に応じて適宜変更することができる。

【0029】また、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた噴孔の幅が中心側で狭く、外周側で広く形成されているので、吸気弁の外側部分に多く燃料が噴射されるため、点火プラグに衝突する燃料を少なくおさえることができる。

【0030】また、上記燃料噴射弁の噴射部に設けた1個の噴孔を2つに分割し、中央部分に塞鎖橋絡部を設けたので、燃料噴霧が吸気弁の中央にあるステムに衝突するのを防止することができる。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第1実施例による機関の一部の断面図である。

【図2】本発明の第1実施例における噴霧狙い位置を説明するための平面図である。

【図3】本発明の各実施例における燃料噴射弁の断面図である。

【図4】図3における燃料噴射弁の一部拡大断面図である。

【図5】本発明の第1実施例における噴孔を説明するための図であり、図5(a)は、噴孔を説明するための平面図、図5(b)は、図5(a)のB-B線に沿って切断し、噴孔を説明するための断面図である。

【図6】本発明の各実施例における噴霧の広がり角を求める式を説明するための機関の一部断面図である。

【図7】本発明の第2実施例における噴霧狙い位置、及び噴孔を説明するための平面図であり、図7(a)は、本発明の第2実施例における噴霧狙い位置を説明するための平面図、図7(b)は、本発明の第2実施例における噴孔を説明するための平面図である。

12

【図8】本発明の第3実施例における噴霧狙い位置、及び噴孔を説明するための平面図であり、図8(a)は、本発明の第3実施例における噴霧狙い位置を説明するための平面図、図8(b)は、本発明の第3実施例における噴孔を説明するための平面図である。

【図9】本発明の第4実施例における噴孔を説明するための平面図である。

【図10】本発明の第5実施例における噴孔を説明するための平面図である。

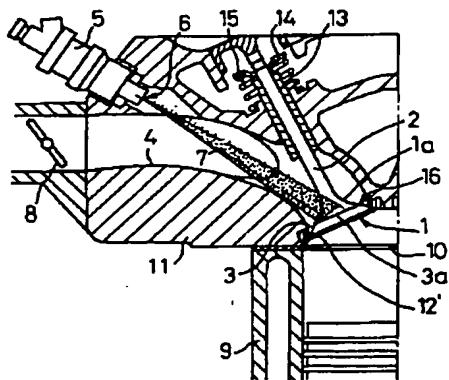
【図11】従来の燃料噴射装置の噴霧狙い位置を説明するための平面図である。

【図12】従来の燃料噴射装置の噴霧狙い位置を説明するための機関の一部の断面図である。

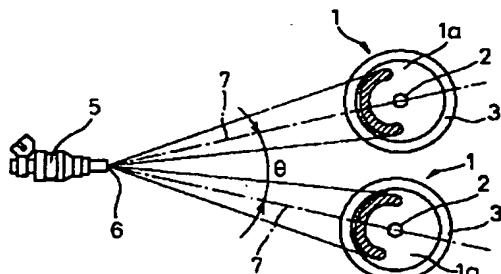
#### 【符号の説明】

- 1 …吸気弁
- 1 a …弁部
- 2 …ステム
- 3 …バルブフェイス
- 3 a …バルブフェイスの内周円
- 4 …吸気管
- 5 …燃料噴射弁
- 6 …噴射部
- 6 a, 6 b …噴孔
- 6 c …塞鎖橋絡部
- 6 1 …オリフィスプレート
- 7 …燃料噴霧の中心線
- 1 2' …バルブシート面
- 2 8 …ニードル 1 7 の円錐状のシート部
- 2 8 a …開口部
- a, b …噴孔 6 a, 6 b の重心
- 0 …開口部 2 8 a の中心
- θ …円弧角度

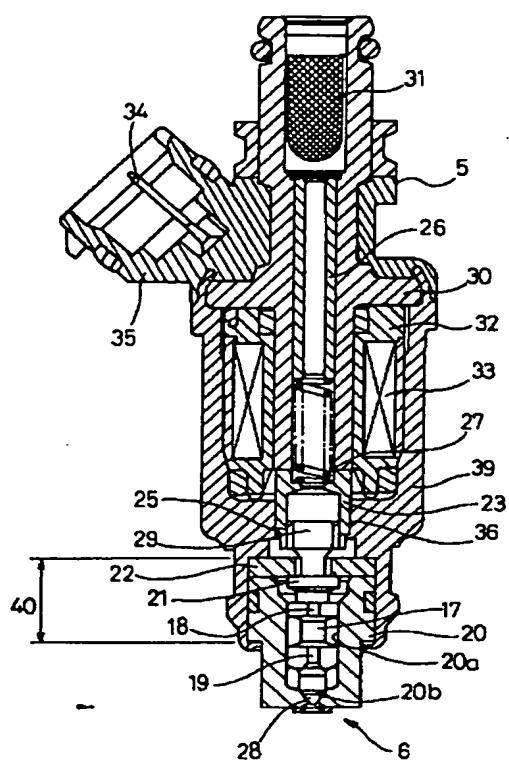
【図1】



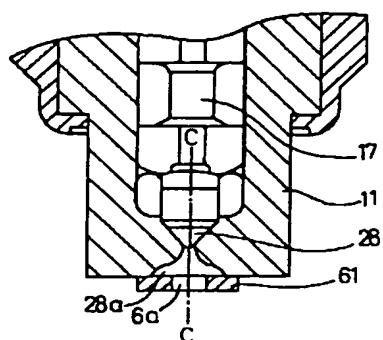
【図2】



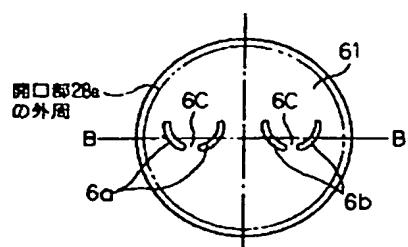
【図3】



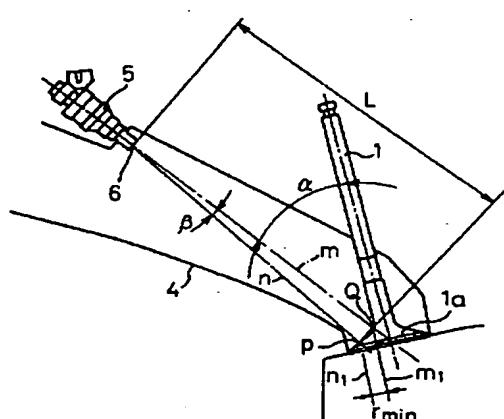
【図4】



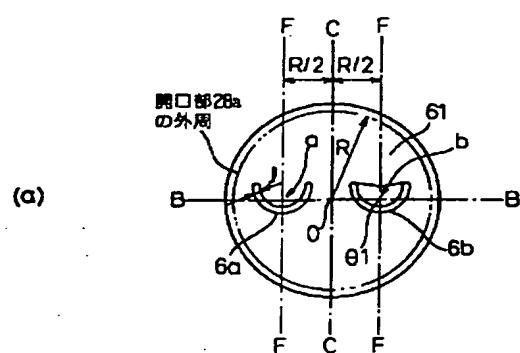
【図9】



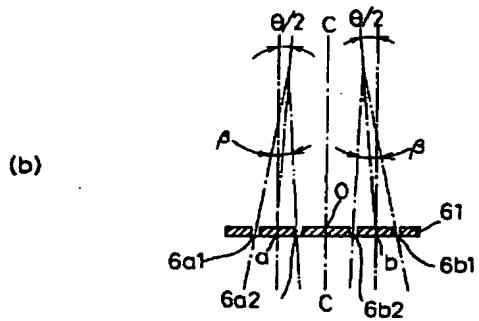
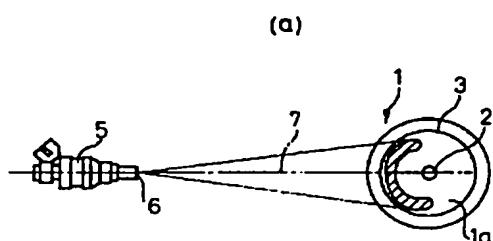
【図6】



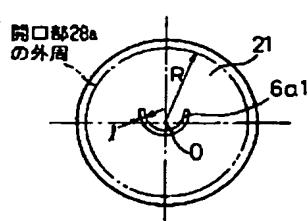
【図5】



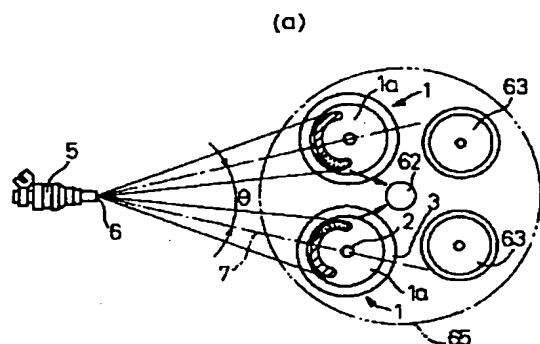
【図7】



(b)

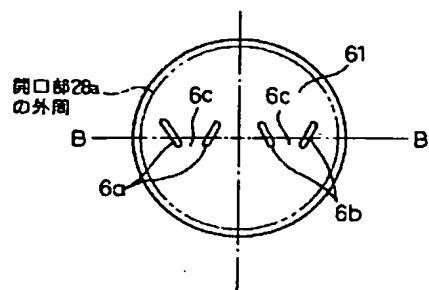


【図8】

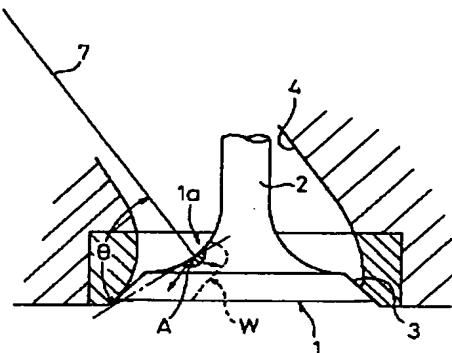


(a)

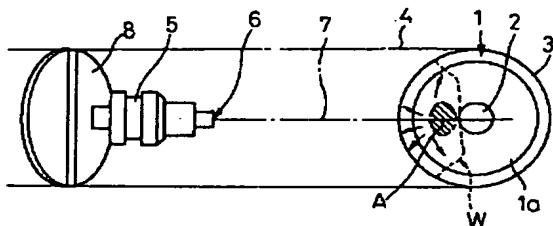
【図10】



【図12】



【図11】



フロントページの続き

(51) Int. Cl. 6

F 02 M 69/00

識別記号

360

庁内整理番号

F I

F 02 M 69/00

技術表示箇所

360B

(72) 発明者 小浜 時男

愛知県西尾市下羽角町岩谷14番地 株式会  
社日本自動車部品総合研究所内